Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6313**
14. Wahlperiode 19. 06. 2001

Antrag

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Wilhelm Josef Sebastian, Dr. Wolf Bauer, Paul Breuer, Wolfgang Dehnel, Renate Diemers, Dr. Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Werner Wittlich, Elke Wülfing, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Peter Harry Carstensen (Nordstrand), Anke Eymer (Lübeck), Helmut Lamp, Anita Schäfer, Michael von Schmude, Reinhard Freiherr von Schorlemer, Angelika Volquartz, Peter Kurt Würzbach, Klaus Brähmig, Birgit Schnieber-Jastram und der Fraktion der CDU/CSU

Feste Fehmarnbelt-Querung – Klarheit und Konkretisierung – ökonomisch geboten, ökologisch sinnvoll

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Annähernd zehn Prozent der deutschen Exportwirtschaft gehen in die Länder der Ostseeregion. Für jeden dieser 10 Staaten sind wir der wichtigste Handelspartner. Das Wirtschaftswachstum kann sich nach Aussage aller Institute, die sich mit dem Raum befassen, innerhalb der kommenden 10 bis 15 Jahre verdoppeln, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind. Eine feste Querung des Fehmarnbelts, die ökonomisch geboten und ökologisch sinnvoll ist, gehört zu den Eckpfeilern einer solchen möglichen günstigen Perspektive. Für den Arbeitsmarkt verspricht ein solches Handeln ebenso eine Stärkung und Erweiterung wie für den Ostseetourismus.

Eine feste Querung des Fehmarnbelts wäre die dritte große Ostsee-Verbindung neben der 1997 eröffneten Brücke über den Großen Belt (zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland) und der Öresundquerung von Kopenhagen nach Malmö, die am 1. Juli 2000 für den Verkehr freigegeben wurde. Auch wenn deren Benutzung derzeit noch nicht ausreichend wirtschaftlich ist, weisen schwedische wie dänische Regierungskreise bereits jetzt auf die strukturellen Impulse hin, die diese Querung ausgelöst hat.

Der Fehmarnbelt ist die knapp 20 Kilometer breite Meerenge zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland. Ihn kreuzt der Verkehrskorridor Vogelfluglinie, der nach der Route der Zugvögel benannt wurde. Die Vogelfluglinie ist die wichtigste Transitverbindung für Schiene und Straße durch Schleswig-Holstein neben dem von Jütland kommenden Korridor zwi-

schen Flensburg und Hamburg. Gleichzeitig ist die Vogelfluglinie die kürzeste Verbindung zwischen Skandinavien und Westeuropa. Auf der Strecke von Kopenhagen nach Hamburg lassen sich bei der Querung des Fehmarnbelts etwa 160 Kilometer Fahrtstrecke einsparen. Gegenwärtig wird der Fehmarnbelt durch eine Fährverbindung für Fahrzeuge und Personen überquert. Betreiber ist eine deutsch-dänische Reederei. 1999 wurden auf den vier eingesetzten Schiffen 5,6 Millionen Passagiere, über 990 000 Pkw sowie mehr als 31 000 Busse und 259 000 Lkw transportiert.

Die Prognosen für das Verkehrsaufkommen für das Jahr 2010 zeigen, dass eine feste Querung zu einem Zuwachs zwischen 25 und 46 Prozent im Personenverkehr gegenüber 1996 führen würde, während dieser bei Beibehaltung des Fährbetriebes nur vier Prozent betrüge. Im Frachtgeschäft werden noch größere Zuwächse vorausgesagt. Mit fester Fehmarnbelt-Verbindung erhöht sich das Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2010 um etwa 129 Prozent auf ca. 16,3 Millionen Tonnen, bei Beibehaltung der Fährverbindung prognostiziert das 1992 vom dänischen und deutschen Verkehrsminister vereinbarte und 1999 abgeschlossene Gutachten einen Rückgang um 26 Prozent.

In den Leitlinien für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) ist die Eisenbahnstrecke Hamburg-Kopenhagen als geplante Strecke für Hochgeschwindigkeitszüge ausgewiesen. Der Bundesverkehrswegeplan sieht im vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 207 zwischen Oldenburg und Heiligenhafen „Vordringlichen Bedarf“, für die Fortsetzung bis Puttgarden „weiteren Bedarf“. Weiterhin hat Dänemark im Vertrag mit Schweden von 1991 über die feste Öresundverbindung zugesagt, dass es sich für eine feste Fehmarnbelt-Querung nachhaltig einsetzt, denn Schweden hat ein erhebliches ökonomisches wie ökologisches Interesse, über feste Verbindungen den Kontinent zu erreichen. So plant beispielsweise die schwedische Reichsbahn Linien von Schweden nach Südwesteuropa und insbesondere nach Berlin. Dieses Routennetz wäre für Deutschland eine herausragende Chance, direkte Verkehrsverbindungen zu den wirtschaftlich besonders günstig gestellten Partnern im prosperierenden Ostseeraum zu nutzen.

Die 1992 in Auftrag gegebenen staatlichen Gutachten zum Bau einer festen Querung des Fehmarnbelts sind abgeschlossen. Danach gibt es für den Bau und Betrieb einer Brücken- oder Tunnelkonstruktion zwischen Fehmarn und Lolland keine unüberwindbaren technischen und finanziellen Probleme. Im Gegenteil, eine Optimierung der Verbindungen für den Personen- wie Güterverkehr wäre gegeben.

Die Kosten für das Brücken-Tunnel-Bauwerk liegen je nach Variante zwischen 5,5 und 8,6 Mrd. DM. Pro Jahr fallen nach Angaben der Untersuchung zwischen 105 und 283 Mio. DM für Betrieb und Wartung an. Laut Studie sind Bau und Betrieb einer festen Querung voll über Nutzungsgebühren finanzierbar. Die Realverzinsung des Eigenkapitals eines möglichen privaten Investors liege bei etwa sieben bis neun Prozent pro Jahr. Unabhängig von der festen Querung ist es jedoch im Interesse der deutsch-skandinavischen Wirtschaftskooperation geboten und notwendig, den Landkorridor zwischen Hamburg-Flensburg-Kopenhagen für den Bahn- wie Straßenverkehr baldmöglichst so auszubauen, dass die möglichen Wachstumskräfte vollständig genutzt werden und dass keine Entwicklungslücke eintritt.

Die derzeitige Bundesregierung wie auch die Landesregierung in Schleswig-Holstein betreiben das Projekt seit Jahren defensiv, abwartend, ohne Elan, Mut und Ideen und werden den internationalen Verpflichtungen nicht gerecht. Die Aussetzung des Bundesverkehrswegeplans unterläuft die Realisierung dieser international gebotenen Maßnahme um bis zu weitere sieben bis zehn Jahre. Sie genügt weder dem Interesse des Ostseeraumes noch denen der deutschen und speziell der norddeutschen Wirtschaft und damit der Sicherung und Schaffung

von Arbeitsplätzen. Dieses Ostsee-Verkehrsprojekt Nr. 1 sollte im Bundesverkehrswegeplan einen eigenen Stellenwert erhalten. Eine grundsätzliche Entscheidung zum Bau kann nur der Bund treffen. Bundeskanzler Gerhard Schröder hat sich wiederholt positiv zu dem Projekt geäußert. Jetzt muss die Regierung endlich die notwendigen Maßnahmen in die Wege leiten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. die notwendigen gesetzlichen und planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verwirklichung des Projektes einer festen Querung des Fehrmanbelts in Kooperation mit dem Königreich Dänemark zu schaffen,
2. die Finanzierung auf der Basis des FernStrB-PrivFinGes in der Form eine Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark zu vereinbaren und die notwendigen Durchführungsmaßnahmen zu treffen,
3. die im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionen zum Anschluss der festen Fehmarnbelt-Querung an das deutsche Straßen- und Schienennetz zeitgerecht zu realisieren,
4. dem Deutschen Bundestag spätestens bis zum 30. Juni 2002 einen Bericht über den Stand des Projektes vorzulegen.

Berlin, den 19. Juni 2001

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Michael Meister
Norbert Otto (Erfurt)
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolf Bauer
Paul Breuer
Wolfgang Dehnel
Renate Diemers
Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Hans-Peter Repnik
Heinz Schemken
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Dietrich Austermann
Otto Bernhardt
Peter Harry Carstensen (Nordstrand)
Anke Eymer (Lübeck)
Helmut Lamp
Anita Schäfer
Michael von Schmude
Reinhard Freiherr von Schorlemer
Angelika Volquartz
Peter Kurt Würzbach
Klaus Brähmig
Birgit Schnieber-Jastram
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333